



Odbor za promet in turizem

2020/2014(INL)

15.7.2020

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za pravne zadeve

s priporočili Komisiji o sistemu civilne odgovornosti za umetno inteligenco
(2020/2014(INL))

Pripravljavka mnenja: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Pobuda – člen 47 Poslovnika)

PA_INL

POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za pravne zadeve kot pristojni odbor, naj v predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- ob upoštevanju člena 225 Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju Direktive 85/374/EGS¹,
 - ob upoštevanju člena 56 Poslovnika,
- A. ker bi lahko umetna inteligenca in druge nove digitalne tehnologije izboljšale naše družbe in gospodarstva; ker vseeno ni mogoče popolnoma izključiti možnosti škode, poškodb ali smrti kot posledice delovanja teh tehnologij;
- B. ker se v različnih prometnih sektorjih uporablja veliko različnih oblik avtomatizacije in umetne inteligence; ker umetna inteligenca vključuje številne vrste tehnologij, kot so avtonomna vozila, brezpilotni zrakoplovi in pametne rešitve za upravljanje prometa;
- C. ker okvir civilne odgovornosti v Uniji dopolnjujejo nacionalni sistemi odgovornosti in bi morali odražati zapletenost novih tehnologij, da bi zagotovili najvišjo raven zaščite in hkrati podpirali tehnološke inovacije; ker Unija nima harmoniziranega sistema civilne odgovornosti za proizvode umetne inteligence; ker bi moralo biti spodbujanje uvedbe in uveljavitve umetne inteligence v Evropi glavna prednostna naloga Unije in temeljni cilj za razvoj okvira odgovornosti, povezanega s proizvodi umetne inteligence; ker podatki kažejo, da do 90 odstotkov prometnih nesreč vsaj deloma povzroči človeška napaka; ker bi se moral za avtonomna vozila uporabljati etični okvir; ker lahko uvedba takšnega okvira prepreči napake pri strojnem odločanju in algoritmih, vendar je potrebna usklajena ureditev odgovornosti, da se zagotovi popolna odškodnina za vso škodo, ki jo povzročijo sistemi umetne inteligence;
- D. ker bi morali zakonodaja Unije in nacionalna zakonodaja zagotavljati visoko varnost proizvodov in storitev ter skrbno upravljanje sistema, tako vnaprej kot tudi v vsem njihovem življenjskem ciklu, hkrati pa bi morali olajšati izplačilo odškodnine oškodovanim po dogodku; ker bi moral tehnološki razvoj na področju umetne inteligence ostati osredotočen na človeka, izdelki in aplikacije, ki uporabljajo umetno inteligenco, pa bi morali spodbujati človeški razvoj in dobro kakovost življenja;
1. poudarja, da se lahko umetna inteligenca uporablja v vozilih, prometni infrastrukturi in načinih prevoza na različnih ravneh in da pomembno vpliva na stopnjo avtonomije sistema, ki sega od popolnega nadzora voznika do popolne avtonomije, in da se z večjo stopnjo avtonomije avtomatiziranih sistemov vožnje civilna odgovornost posledično pomika od voznika k drugim subjektom; poziva k jasnim opredelitvam Unije za vse vrste vozil in infrastrukture, ki uporabljajo programsko opremo na podlagi umetne inteligence, ter k ustrezni razvrstitvi tveganj, s čimer bi podprli mehanizem odgovornosti pri pojasnjevanju vprašanj, povezanih z odgovornostjo, da bi zagotovili karseda visoke

¹ Direktiva Sveta 85/374/EGS z dne 25. julija 1985 o približevanju zakonov in drugih predpisov držav članic v zvezi z odgovornostjo za proizvode z napako (UL L 210, 7.8.1985, str. 29).

standarde varnosti in zaščite, pri čemer je treba poudariti, da je varnost bistvenega pomena v prometnem sektorju in da bi jo lahko opisali kot eno plat kovanca, odgovornost pa kot drugo;

2. želi spomniti, da prometni sektor že desetletja vključuje tehnologije umetne inteligence v svoje delovanje, zlasti z avtomatizacijo upravljanja vlakov, tudi v mestih, kjer so popolnoma avtomatizirani sistemi brez voznika povečali razpoložljivost sistema, zmogljivost omrežja in operativno učinkovitost;
3. poudarja, da lahko avtomatizirane funkcije srednje- in dolgoročno prinesejo znatne izboljšave na področju varnosti, pa tudi nezaželene posledice, na primer v zvezi s kibernetiko varnostjo, varstvom podatkov; ugotavlja, da bi bilo mogoče umetno inteligenco uporabiti tudi za načrtovanje in vodenje logističnih verig ter za povečanje učinkovitosti, odpornosti, zanesljivosti, trajnosti, interoperabilnosti in prožnosti, ter da ima ogromen potencial za invalide in osebe z omejeno mobilnostjo, čeprav soobstoj različnih ravni avtomatizacije predstavlja izziv; poudarja, da je za zagotavljanje varnosti invalidov in oseb z omejene mobilnostjo potreben povečan nadzor v skladu z ureditvijo Unije glede civilne odgovornosti za proizvode umetne inteligence;
4. poudarja, da je treba jasno opredeliti delitev odgovornosti med razvijalci programske opreme, proizvajalci različnih sestavnih delov, ponudniki storitev in podatkov, upravljavci in končnimi uporabniki, da bo zagotovili najboljšo možno varnost proizvodov in spoštovanje pravic potrošnikov; poudarja, da je treba uvesti ustrezno razporeditev tveganj, ki izhajajo iz novih digitalnih interakcij med infrastrukturo in vozili, in uporabiti sistem pravične odgovornosti za operativne napake programske opreme, okvare omrežja in tveganja, povezana s programskimi izbirami, ki trenutno niso ustrezno pokrite;
5. poudarja, da bo pri aplikacijah z umetno inteligenco v sektorju prometa, ki imajo poseben profil z visokim tveganjem, potreben pristop, ki bo temeljil na tveganju, odvisnem od ravni avtomatizacije in samoučenja sistema; poudarja, da so potrebne pravne zahteve za aplikacije umetne inteligence z visokim tveganjem; vendar ugotavlja, da ta pristop ne bi smel temeljiti na vnaprejšnji opredelitvi nekaterih sektorjev, kot na primer prometa, kot sektorjev, v katerih se uporablja umetna inteligenca z visokim tveganjem, ampak na ocenah za posamezno področje, ki bodo nevtralne s tehnološkega vidika; poudarja, da je treba te zahteve harmonizirati v vsej Uniji, da bi zagotovili najvišjo raven varnosti proizvodov in čim manjšo raven tveganja za uporabnike sistemov umetne inteligence, in temeljno vlogo, ki jo ima načelo previdnosti, zapisano v členu 191 PDEU, pri analizi in obvladovanju tveganj; poziva k ustreznemu odzivu na potrebo po ustreznem pristopu k varstvu podatkov in obravnavi tveganj, povezanih s hekanjem in kibernetiko kriminaliteto;
6. ugotavlja, da v skladu z veljavnimi predpisi o varnosti proizvodov odgovornost nosi proizvajalec, razen če ni dokazano drugače, pri čemer dokazno breme nosi proizvajalec in/ali razvijalec; poudarja, da bi morali to načelo uporabiti tudi za proizvode umetne inteligence; priporoča, da je v primerih, kjer je dokazano, da upravljavec in/ali razvijalec ni odgovoren, upravljavec, ki ima višjo stopnjo nadzora kot lastnik ali uporabnik dejanskega proizvoda ali storitve, opremljene z umetno inteligenco, najprimernejši za obvladovanje tveganj in bi se zato moralo dokazno breme prenesti na upravljavca; ugotavlja, da bi moral obveznost prevzeti subjekt, ki je v najboljšem položaju za

obvladovanje tveganja; poudarja, da je temeljno načelo za razvoj storitev umetne inteligence v prometu privolitev potrošnika; poziva Komisijo, naj zagotovi sredstva za certifikacijo teh storitev; ugotavlja, da bo za zaščito državljanov in podjetij Unije, ki uporabljajo tehnologije umetne inteligence, treba upoštevati odgovornost različnih udeleženih strani, ne glede na to, ali imajo te organizacije sedež v Uniji ali ne (ekstrateritorialnost);

7. poudarja, da je treba zagotoviti najmanj enako raven varnosti proizvodov kot pri obstoječih proizvodih, pri čemer je treba upoštevati vizijo Unije brez smrtnih žrtev v cestnem prometu, da bi olajšali popravo škode žrtvam nesreč in se s tem izognili povečanju stroškov pravnega in za preprečevanje pravne negotovosti, zlasti za podjetja, ki tržijo svoje proizvode v Uniji in po svetu; v zvezi s poudarja, da je treba oškodovanim hitro izplačati odškodnino, ne glede na verigo odgovornosti;
8. meni, da bi morale ne glede na stopnjo avtomatizacije in vključitve umetne inteligence v prometne sisteme in vozila, končno odgovornost vedno nositi fizične ali pravne osebe, da bi zagotovili pravno varnost ter spodbujali naložbe in ustrezno uporabo tehnologije;
9. poudarja, da je treba zagotoviti, da bodo vozniki ustrezno usposobljeni in se bodo vedno popolnoma zavedali ravni avtomatizacije vozila in svoje ravni odgovornosti in da bi morali biti obveščeni o sistemih umetne inteligence v svojih vozilih in o omejitvah teh sistemov, kot so aktivacija, izključitev in okvara: poleg tega bi morale funkcije v vozilu redno opominjati voznika, da je odgovoren za spremljanje stanja vozila, in ga jasno opozoriti, da bodo sistemi umetne inteligence kmalu dosegli svojo mejo; poudarja, da vozniki ne morejo biti odgovorni, če se ugotovi, da so uporabljali popolnoma avtomatizirane sisteme vožnje v skladu z zakonom;
10. ugotavlja, da je treba uvesti tehnologijo za snemanje dogodkov, ki bi se uporabila v primerih hudih nesreč, pri čemer je treba v celoti spoštovati zakonodajo o varstvu podatkov in zasebnosti, in omogoča, da se najde odgovorna fizična ali pravna oseba; poudarja, da bo imelo shranjevanje in deljenje podatkov ter upravljanje pomembno vlogo pri uporabi umetne inteligence na področju mobilnosti in da teh snemalnikov ne bi smeli v nobenih okoliščinah uporabljati kot stalnih sistemov sledenja; poziva k dodatnim raziskavam in razvoju, tako javnim kot zasebnim, ter k več testiranjem, da bi povečali varnost proizvodov in s tem tudi varnost prometa, pa tudi da bi zagotovili konkretne podatke za nadaljnji razvoj; meni, da je potrebna najsodobnejša osnovna infrastruktura, inteligenten prometni sistem, ki deluje na podlagi posodobljenih, jasnih in preglednih podatkov, da bi incidente omejili na minimum;
11. poziva k nadaljnji analizi potrebe po prilagoditvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta² in Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta³ zaradi avtomatiziranih funkcij vozil; poziva Komisijo, naj izvaja redne ocene evropskega regulativnega okvira za področje prometa, da se bo lahko odzvala na izzive glede varnosti in odgovornosti pri vključevanju tehnologij umetne inteligence; prav tako poziva

² Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18).

³ Direktiva 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 263, 7.10.2009, str. 11).

Komisijo, naj preuči možnost, da bi v zakonodajo Unije o varnosti proizvodov vključila zahteve glede tveganj, ki jih napačni podatki pomenijo za varnost;

12. poudarja, da je treba skrbno zasnovati sisteme odgovornosti v primeru nesreče ali kršitve prometne zakonodaje za vsako stopnjo avtomatizacije in vključitve umetne inteligence ter da jih je treba na jasn način sporočiti uporabnikom, da se bo zagotovil nemoten prehod s popolne odgovornosti voznika na popolno odgovornost proizvajalca in upravljavca;
13. ugotavlja, da je stopnja vključitve sistemov brez osebja v prometna omrežja, in sicer avtomatiziranih vozil v kopensko infrastrukturo in sistemov brezpilotnega zrakoplova v zračni prostor, odvisna od številnih različnih sporočil in razmer ter morebitnih tveganj in ovir; ugotavlja, da bo takšna porast uporabe, zlasti v mestih, stalno preizkušala veljavni sistem civilne odgovornosti, zato poziva k rednemu posodabljanju digitalnih zemljevidov, sistemov za nadzor prometa in pravil o izmenjavi podatkov, ki bodo nudili obvezen sklop minimalnih informacij in navodil za uporabo proizvodov, opremljenih z umetno inteligenco in o cestnem omrežju, in k ustreznemu razvoju in uvajanju sistema U-space; meni, da bi morala biti osredotočenost na človeka osnova za vse posodobitve in razvoj regulativnega okvira v zvezi z avtomatizacijo prometa in vključevanjem umetne inteligence vanj;
14. poziva Komisijo, naj predstavi smernice, da bi se izognili razdrobljenim regulativnim pristopom na nacionalni ravni, pri tem pa naj upošteva Direktivo 85/374/EGS in obstoječe nacionalne ureditve odgovornosti; poudarja, da Unija potrebuje okvir civilne odgovornosti in da bi bila razdrobljenost tega področja izredno škodljiva za razvoj takšnih tehnologij, za konkurenčnost podjetij Unije, zlasti malih in srednjih podjetij, in bi ogrožala pravno gotovost in varnost ter ovirala hitro izplačilo odškodnine oškodovanim; ugotavlja, da bi moral obveznost prevzeti subjekt, ki je v najboljšem položaju za obvladovanje tveganja, po opravljenem ustreznem sodnem postopku;

INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Datum sprejetja	14.7.2020
Izid končnega glasovanja	+: 49 -: 0 0: 0
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kundura (Elena Kountoura), Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Leila Chaibi, Angel Džambazki (Angel Dzhambazki), Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

49	+
ECR	Angel Džambazki (Angel Dzhambazki), Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kundura (Elena Kountoura)
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Alessandra Moretti, Rovana Plumb, István Ujhelyi
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

0	-

0	0

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani